Ю. В. КІРЧУК

АДНАЎЛЕННЕ ТРАНСПАРТУ БЕЛАРУСІ НА ЗАКЛЮЧНЫМ ЭТАПЕ ВЯЛІКАЙ АЙЧЫННАЙ ВАЙНЫ

Проанализирован документальный и исторический материал по развитию транспортной системы Беларуси после окончания Великой Отечественной войны. Характеризуется состояние железнодорожного, автомобильного, речного и воздушного транспорта страны в первые послевоенные годы. Отмечается, что в первую очередь восстанавливался железнодорожный транспорт. Подчеркивается вклад правительства, молодежи, героического труда людей в восстановление транспортной системы. Приведены данные о перевозочных работах, грузообороте транспорта, продолжительности дорог.

Documentary and historical material on the development of transport system in Belarus after the end of World War II is analyzed. The state of railway, road, river and air transport in Belarus during the early postwar years is characterized. It is noted that at first railway transport was restored. The contribution of the government, youth and the heroic work of people is emphasized. The data of transport operations, freight transport and the length of roads are given.

Пасля заканчэння Вялікай Айчыннай вайны перад транспартнікамі Беларусі паўсталі складаныя задачы: развезці па ранейшых месцах дыслакацыі вайсковыя злучэнні і аб'яднанні, даставіць дэмабілізаваных дадому, забяспечыць перавозкі для патрэб народнай гаспадаркі. Стала быць, транспарт першым з усіх галін народнай гаспадаркі ўступаў у вайну і апошнім выходзіў з яе. Пасляваенны перыяд гісторыі нашай краіны адзначаны вялікімі поспехамі ў развіцці народнай гаспадаркі. Буйным дасягненнем Беларусі за гэты перыяд стала стварэнне магутнай транспартнай сістэмы. Станаўленне транспарту аказвала вялікі ўплыў на развіццё машынабудаўнічай прамысловасці і інш. Віднае месца ён займаў у балансе рабочай сілы, дзе колькасць занятых у 1945 г. складала 109,6 тыс. чал., або 18 % ад агульнай колькасці рабочых і служачых у краіне[1].

Аднаўленне і развіццё транспарту Беларусі пасля заканчэння Вялікай Айчыннай вайны не стала аб'ектам грунтоўнага і шматграннага гісторыка-эканамічнага вывучэння. Аўтарскім калектывам манаграфіі «Экономика Белоруссии в период послевоенного возрождения» на багатым фактычным матэрыяле паказаны цяжкасці і складанасці аднаўлення, прасочваюцца змест і паслядоўнасць ажыццяўлення пэўных крокаў па наладжванню работы асноўных галін эканомікі Беларусі[2]. Аднак на сённяшні дзень навуковыя даследаванні па дадзенай тэме або ахопліваюць празмерна вялікія адрэзкі часу, або апавядаюць пра развіццё не ўсяго транспарту, а яго асобных відаў[3].

Відавочна неабходнасць папоўніць прабелы ў асвятленні тэмы аднаўлення і развіцця транспарту Беларусі. Для напісання дадзенай работы выкарыстана група фондаў транспартных устаноў Нацыянальнага архіва Рэспублікі Беларусь. Шмат матэрыялаў выкарыстана са статыстычных даведнікаў, перыядычнага друку, выдаваемых брашур.

Галоўная мэта дадзенага артыкула – шляхам аналізу дакументаў і літаратурнага матэрыялу ахарактарызаваць і абагульніць гістарычны вопыт аднаўлення і развіцця транспарту, раскрыць шляхі і асаблівасці гэтага працэсу, паказаць яго месца ў народнай гаспадарцы Беларусі і ролю ў вырашэнні задач гаспадарчага будаўніцтва, адлюстраваць усю складанасць працэсу станаўлення і ўдасканалення транспартнай сістэмы Беларусі на заключным этапе вайны.

Падчас Вялікай Айчыннай вайны каласальнаму разбурэнню разам з прамысловасцю быў падвергнуты транспарт Беларусі, што стварала дадатковыя цяжкасці ў правядзенні аднаўлення народнай гаспадаркі. Агульныя матэрыяльныя страты транспарту Беларусі ў выніку вайны склалі 9,5 млрд руб., у тым ліку чыгуначнага – 8018,2 млн, воднага – 176,0 млн, аўтамабільна-шашэйнага – 1253,4 млн руб.[4] Амаль цалкам былі выведзены са строю чыгуначныя вузлы Віцебск, Мінск, Гомель, Орша, Магілёў, Полацк, Баранавічы і інш. У рэспубліцы было разбурана больш 2/3 чыгуначных вакзалаў і службовых памяшканняў. З агульнай працягласці ў 5,5 тыс. км чыгуначных шляхоў нямецка-фашысцкія захопнікі знішчылі звыш 4 тыс., разбурылі ці вывезлі 3,5 тыс. стрэлкавых пераводаў, спалілі каля 90 % будынкаў жылога фонду і вытворчых будынкаў чыгунак[5]. Вайна падарвала матэрыяльна-тэхнічную базу аўтамабільнага транспарту. Асноўная частка сеткі аўтамабільных дарог з цвёрдым пакрыццём была моцна разбурана падчас баёў. Колькасць аўтамабільнага парка ў народнай гаспадарцы скарацілася, тэхнічны стан яго пагоршыўся з-за абмежаванай рамонтнай базы і дрэннага забеспячэння запаснымі часткамі. Было разбурана 77 % агульнай даўжыні мастоў[6]. Адсутнасць неабходнага догляду за рачнымі збудаваннямі, вырубка лясоў уздоўж рэк прывялі да таго, што судаходныя шляхі аказаліся забруджанымі, гарантыйныя глыбіні скараціліся на 20–30 %. Усе рачныя магістралі, за выключэннем Днепра-Бугскага канала, сталі непрыгоднымі да эксплуатацыі. Будынкі аэрапортаў і ўзлётна-пасадачныя палосы тасама былі выведзены са строю.

Аднаўленне ўсіх відаў транспарту Беларусі пачалося адразу па меры вызвалення яе тэрыторыі. Згодна з пастановай СНК СССР і ЦК ВКП(б) ад 21 жніўня 1943 г. «Пра неадкладныя меры па аднаўленні гаспадаркі ў раёнах, вызваленых ад нямецкай акупацыі», усталёўваліся пэўныя тэрміны па расчыстцы завал ад разбурэнняў, прыцягвалася на гэтыя працы мясцовае насельніцтва, шырока

выкарыстоўваліся мясцовыя будаўнічыя матэрыялы. У 1944–1945 гг. капіталаўкладанні ў аднаўленне транспарту Беларусі склалі 621 млн руб., ці 42 % ад агульнага аб'ёму капіталаўкладанняў у народную гаспадарку рэспублікі[7].

Для аператыўнага кіраўніцтва аднаўленчымі работамі Народным камісарыятам шляхоў зносін было створана Галоўнае ўпраўленне ваенна-аднаўленчымі работамі. Акрамя таго, наркамат меў сваіх упаўнаважаных пры кожным фронце і здзяйсняў сваю дзейнасць па ўзгадненні з камандуючымі франтамі.

У апошнія два гады вайны асабліва вялікі аб'ём аднаўленчых прац быў выканаў на чыгуначным транспарце. Яны праводзіліся з улікам агульнай перспектывы развіцця. Улічваліся даваенныя недахопы, мянялася размяшчэнне сарціровачных і прыёмаадпраўных шляхоў, павялічвалася працягласць станцыйных шляхоў, па новай схеме будаваліся дэпо і вакзалы. Разам з аднаўленнем рабілася і перашыўка вагонаў з вузкай заходнееўрапейскай каляі на шырокую савецкую.

Адной з асноўных магістраляў рэспублікі былі Беларуская і Заходняя чыгуначныя дарогі. Яны з'яўляліся асабліва важнымі і аднаўляліся ў першую чаргу. Пасля вызвалення Беларусі на яе тэрыторыі сталі функцыянаваць яшчэ Брэст-Літоўская і Беластоцкая чыгункі. Першы цягнік на вызваленую беларускую зямлю прыбыў на трэці дзень пасля вызвалення Гомеля – на станцыю Закапыцце. У Мінск найпершы цягнік прыйшоў на сёмы, у Брэст – на трэці дзень пасля збаўлення ад захопнікаў. Ужо да канца 1944 г. удалося наладзіць рух паяздоў па важнейшых накірунках. Тэмп аднаўлення на такіх лініях, як Орша – Мінск, складаў 21,2 км у суткі, Мінск – Вільнюс – 19,3 км, што значна пераўзыходзіла сярэднія тэмпы работ. У сілу розных прычын на асобных чыгуначных участках узнікалі цяжкасці, напрыклад, на ўчастку Шацілкі – Жлобін – Бабруйск за суткі аднаўлялася толькі 1–2 км пры плане 5 км[8].

Першымі пачыналі аднаўленне транспартнай гаспадаркі чыгуначныя войскі, якія прыбывалі ў вызваленыя раёны ўслед за наступаючай Чырвонай Арміяй. У канцы 1943 г. асноўную нагрузку неслі падраздзяленні Упраўленняў ваенна-аднаўленчых работ (далей – УВАР) франтоў. Для канчатковага аднаўлення транспартнай гаспадаркі пры кожнай вызваленай чыгунцы ствараліся Упраўленні будаўніча-аднаўленчых работ (далей – УБАР). Акрамя таго, на аднаўленні транспарту выкарыстоўваліся спецыяльныя фарміраванні НКШЗ СССР: галаўныя рамонтныя і рэйказварачныя цягнікі, машынна-пуцявыя станцыі, паравоза- і вагонарамонтныя калоны, спецыялізаваныя транспартныя будаўнічыя ўпраўленні, напрыклад калона № 17 асобага рэзерву НКШЗ і інш.[9] Пасля вызвалення ўсёй тэрыторыі Беларусі ўтвараюцца УБАР у межах Брэст-Літоўскай і Беластоцкай чыгунак. У гэты час УБАР кожнай чыгункі было саліднай будаўнічай арганізацыяй, у склад якой уваходзілі па некалькі будаўніча-аднаўленчых участкаў, створаных на буйнейшых чыгуначных вузлах, розныя прадпрыемствы і арганізацыі па вырабу і нарыхтоўцы будаўнічых матэрыялаў і інш.

Дапамагалі ў аднаўленні і калегі з іншых саюзных рэспублік. Найбольш адчувальнай аказалася падтрымка Пермскай і Разанска-Уральскай чыгунак[10].

Вялікі ўклад у аднаўленне гаспадаркі чыгунак Беларусі ўнесла моладзь, якая на транспарце ў перыяд Вялікай Айчыннай вайны складала амаль 39 %. Пасля вызвалення рэспублікі больш 61 % рабочых на транспарце былі жанчыны[11]. Для нармальнай арганізацыі працы на чыгунках з верасня 1944 г. падлеткі маладзей за 16 гадоў вызваляліся ад начных работ і зменнага дзяжурства, для іх устанаўліваўся 6-гадзінны рабочы дзень, арганізоўваўся кантроль за станам здароўя і забеспячэнне харчаваннем, ім даваліся штотыднёвыя дні адпачынку і перыядычныя штогадовыя водпускі, яны ў першую чаргу забяспечваліся прамтаварамі, спецадзеннем і інтэрнатам, таксама забаранялася прымаць іх на працу, звязаную з рухам паяздоў, а падлеткаў маладзей за 14 гадоў увогуле не належала прымаць на працу[12].

Павелічэнне колькасці занятых на аднаўленча-будаўнічых работах ставіла большыя патрабаванні да правільнай арганізацыі працы і побыту рабочых. Велізарнае значэнне надавалася працы шляхавых абходчыкаў. Для стымулявання працы на чыгунках за высокую якасць рамонту грузавых вагонаў з кастрычніка 1944 г. уводзілася выплата пакіламетровай узнагароды[13]. Зімой 1944/45 года рабочыя, служачыя і іншае насельніцтва прыцягваліся на снегабарацьбу. У якасці заахвочвання працуючыя забяспечваліся прадуктамі харчавання[14]. Асобы, якія ўхіляліся ад работ па снегабарацьбе на чыгуначным транспарце, у адпаведнасці з рашэннем ДКА ад 27 кастрычніка 1943 г. прыцягваліся да крымінальнай адказнасці[15]. Для стварэння нармальных умоў працы асобам, непасрэдна звязаным з рухам паяздоў, у першую чаргу выдзялялася жылплошча не больш 5 м^2 на чалавека[16]. У працэсе аднаўлення транспарту цяжкасць заключалася ў забеспячэнні работ будаўнічымі матэрыяламі, металам, інструментамі. Выхадам стала будаўніцтва кар'ераў, майстэрань, кузняў, так званых будаўнічых двароў і г. д. Для забеспячэння чыгункі дровамі і шпаламі ў перыяд з 1 каст-

рычніка 1944 г. па 1 красавіка 1945 г. наркаматы і ведамствы, якія займаліся лесанарыхтоўкай, не менш 3 % ад агульнага аб'ёму здавалі на шпаларэзныя ўстаноўкі. На работы па нарыхтоўцы лесу мабілізоўваліся мужчыны ад 16 да 55 гадоў, жанчыны ад 18 да 45 гадоў. Кожны мабілізаваны ў сезон павінен быў выканаць 100–120 дзённых норм выпрацоўкі. Лесанарыхтоўчыя арганізацыі выдавалі працоўным пры выкананні імі месячных планаў, сезонных заданняў прамысловыя і харчовыя тавары[17]. З мэтай забеспячэння аднаўленчых работ мясцовымі матэрыяламі на дагаворных умовах Беларускай, Заходняй, Брэст-Літоўскай і Беластоцкай чыгуначным дарогам у 1944 г. тэрмінам ад 3 да 5 гадоў перадаваліся Гомельскі, Мінскі, Брэсцкі, Лідскі кірпічныя, Барысаўскі, Слонімскі, Смаргонскі лесапільныя, Клімавіцкі вапнавы заводы. У першым паўгоддзі 1945 г. для будаўніча-аднаўленчых работ Упраўленням чыгунак выдзелена 200 трафейных і адбракаваных коней, 200 грузавых машын[18].

Усе работнікі лічыліся мабілізаванымі і замацаванымі за транспартам. Яны неслі адказнасць за працу на службе нароўні з ваеннаслужачымі Чырвонай Арміі. На ўмацаванне дысцыпліны на чыгуначным транспарце быў накіраваны і новы Устаў аб дысцыпліне рабочых і служачых чыгуначных дарог СССР, які быў прыняты ў красавіку 1943 г. Устаў прадугледжваў разам з іншымі мерамі дысцыплінарнага ўздзеяння і прымяненне адміністрацыйнага арышту да 20 сутак. У той жа час для заахвочвання добрасумленнай працы чыгуначнікаў былі ўведзены нагрудныя знакі адрознення: «Выдатны паравознік», «Выдатны вагоннік», «Выдатны пуцявік», «Выдатны працаўнік службы руху».

Вынікам сумесных намаганняў з'явілася тое, што да канца 1945 г. даўжыня чыгунак Беларусі склала 87 % даваеннага ўзроўню. На канец 1945 г. густата чыгункі Міністэрства шляхоў зносін саставіла 24,1 км на 1000 км^2 тэрыторыі[19]. Галоўнае месца ў рабоце чыгуначнага транспарту гэтага перыяду займалі перавозкі ваенных грузаў. Пасажырскія перавозкі на чыгуначным транспарце ў 1945 г. склалі 11,9 млн чал., або 41 % да 1940 г.[20]

Аўтамабільны транспарт займае вядучае месца ва ўнутрыраённых грузавых і пасажырскіх перавозках. Ён звязвае паміж сабою ўсе прадпрыемствы, чыгуначныя станцыі і парты. Яму належыць вырашальная роля ў перавозках грузаў у сельскай гаспадарцы і гандлі. У час вайны аўтамабілі прынялі на сябе ўвесь цяжар перавозак і да сярэдзіны вайны іх практычна не засталося. Стала быць, стан і рост аўтатранспарту непарыўна звязаны з развіццём аўтамабільнай прамысловасці. У Беларусі станаўленне аўтамабілебудавання пачынаецца з арганізацыі 9 жніўня 1944 г. у Мінску аўтазборачнага завода. З канца 1944 г. тут паралельна будаўніцтву самога завода ідзе зборка грузавікоў GMC і Studebaker, якія пастаўляліся з ЗША па ленд-лізу.

Аднаўленне аўтамабільнага транспарту пачалося з наладжвання работы органаў кіравання: Ушасдора, Галоўнага дарожнага ўпраўлення, Народнага камісарыята аўтамабільнага транспарту БССР (далее – НКАТ), які аднавіў сваю дзейнасць у лістападзе 1943 г. у Маскве. Першай у сістэме НКАТ БССР аднавіла сваю дзейнасць Рэчыцкая аўтабаза Гомельскай вобласці (26.11.1943 г.). Указам НКАТ БССР 14 ліпеня 1944 г. стваралася Аўтатранспартная кантора № 1 – першае ў горадзе Мінску і ў рэспубліцы аўтапрадпрыемства агульнага карыстання. На 1 студзеня 1945 г. у сістэму Наркамата аўтатранспарту ўваходзілі наступныя адноўленыя прадпрыемствы: 18 аўтаэксплуатацыйных баз, 3 рамонтныя заводы (Мінскі, Гомельскі аўтарамонтныя, Мінскі шынарамонтны), аўтарамонтная майстэрня ў Слоніме, 9 аўташкол і тэхнікум у Гомелі. Акрамя таго, прыступілі да арганізацыі рамонтнага аўтазавода ў Барысаве[21]. Спачатку праблема тэхнічнага ўзбраення дарожных службаў вырашалася шляхам збору і рамонту трафейных машын і механізмаў. У эксплуатацыі НКАТ на 1 студзеня 1945 г. было 57 аўтамашын, у тым ліку грузавых – 52 і пасажырскіх – 5, прычым 4 аўтабазы зусім не мелі машын. З указанай колькасці новых было 16, а астатнія адноўлены з трафейных[22]. У Наркамаце знаходзіліся аўтамабілі айчыннай і замежнай вытворчасці: ГАЗ-АА «Палутарка», ЗІС-5, грузавыя аўтамашыны «Форд-8», «Опель», «Рено», «Мерседес-Бенц», легкавыя аўтамашыны «Штеер Даймлер Бух», аўтобусы «Имберт-Кёльн», «Карцитроен», матацыкл «Ардие» і інш.[23] На працягу 1944 г. аўтагаспадаркамі і рамонтнымі прадпрыемствамі было адноўлена з ліку трафейных машын 82 аўтамашыны, з якіх 41 перададзена для патрэб народнай гаспадаркі[24]. Эксплуатацыяй аўтамашын займалася толькі 9 аўтаэксплуатацыйных баз, акрамя таго, Слуцкая эксплуатацыйная база ажыццяўляла гужавыя перавозкі. Астатнія гаспадаркі аднаўлялі і рамантавалі трафейныя аўтамабілі. Эксплуатацыйныя паказчыкі за 1944 г. па 10 дзеючых аўтабазах былі наступныя: каэфіцыент выкарыстання парка – 0,42, каэфіцыент выкарыстання прабегу – 0,5. Нізкі каэфіцыент выкарыстання парка тлумачыцца дрэннай якасцю трафейных аўтамашын, адсутнасцю абсталявання для аднаўлення, недахопам кваліфікаваных вадзіцельскіх і рамонтных кадраў, адсутнасцю паліва. З абсталявання паступіла толькі ў канцы 1944 г. на Мінскі аўтарамонтны завод 14 станкоў, якія ў асноўным патрабавалі капітальнага рамонту. Недахоп забеспячэння адлюстроў-

ваўся на працы рамонтных прадпрыемстваў і аўтаэксплуатацыйных баз, асабліва цяжкае становішча было з палівам. Пры мінімальнай патрабаванасці на хадавы парк у 40 т прадпрыемствы ў 1944 г. атрымалі 10,7 т, гэта значыць 26,7 % патрэбнасці. З агульнай колькасці аўтаэксплуатацыйных баз толькі 12 мелі рамонтныя майстэрні, у якіх было 34 рамонтныя рабочыя, у тым ліку 10 вучняў[25].

Стварэнне і развіццё аўтамабільнага транспарту суправаджалася будаўніцтвам дарог, аўтадарожнай гаспадаркі (гаражоў, сродкаў сувязі), фарміраваліся эксплуатацыйныя і будаўніча-рамонтныя арганізацыі (далей – ДЭУ). На канец 1944 г. існавалі 14 ДЭУ, 11 будаўнічых участкаў. Па дадзеных уліку, у 1944 г. у падпарадкаванні Ушасдора БССР знаходзілася 5798 км дарог саюзнага падпарадкавання[26]. У гэты час былі пабудаваны брукаваныя, гравійныя, шчэбневыя і мадэрнізаваныя дарогі з цвёрдым пакрыццём. У 1944 г. капітальнаму рамонту падвергліся 80, 85 км, цякучаму рамонту – 234,4 км дарог[27]. На дарогах існавала 2330 маставых пераходаў, 87 % з іх былі драўлянымі, і ўсе яны патрабавалі поўнай перабудовы. Ужо ў 1945 г. былі дасягнуты істотныя поспехі ў аднаўленні дарог. Аднак работы, выкананыя ў гэтым годзе, атрымалі толькі добрую ці здавальняючую адзнаку[28]. Трэба сказаць, што менш складаныя работы ацэньваліся больш высока. Востра стаяла пытанне недахопу працоўных рэсурсаў. Таму, згодна з пастановай СНК БССР ад 16 снежня 1944 г., сельскае насельніцтва павінна было бясплатна ўдзельнічаць у работах па будаўніцтву, аднаўленню і рамонту галоўным чынам мясцовых дарог[29]. Між тым да канца 1945 г. працягласць аўтамабільных дарог з цвёрдым пакрыццём склала 100 % ад даваеннага ўзроўню. Грузаабарот аўтамабільнага транспарту ў 1945 г. саставіў 42 млн т/км, або 21 % да 1940 г.; перавезена грузаў – 3,2 т, або 21 %, пасажыраабарот – 2,5 млн пасажыра/км, або 3 %, перавезена пасажыраў аўтобусамі агульнага карыстання – 0,22 млн чал., або 2,1 % да 1940 г.[30] Да канца 1945 г. аўтапарк Беларусі быў адноўлены на 40 % да даваеннага ўзроўню[31].

Падчас Другой сусветнай вайны была практычна цалкам разрабавана і разбурана нямецкімі акупантамі трамвайная гаспадарка рэспублікі. Трамвайнае паведамленне ў 1940 г. дзейнічала ў двух гарадах Беларусі – Мінску і Віцебску, а на канец 1945 г. засталося толькі ў Мінску. Аднаўляць мінскі трамвай пачалі ў кастрычніку 1944 г. У лютым 1945 г. з Масквы даслалі 10 вагонаў, што дазволіла 1 мая 1945 г. адкрыць трамвайны рух. Таксама было адкрыта першае Мінскае трамвайнае дэпо. Працягласць эксплуатацыйнага адзіночнага шляху ў 1945 г. складала 14 км, або 20 % ад 1940 г., колькасць пасажырскіх вагонаў – 14, або 11 %. Перавезена пасажыраў за год – 3,2 млн чал., або 4 % да 1940 г.[32]

Аднаўленне разбуранай вайной народнай гаспадаркі Беларусі патрабавала вялікай колькасці перавозак будаўнічых матэрыялаў і сельскагаспадарчай прадукцыі. Асваенне і выкарыстанне малых рэк забяспечвала магчымасць выхаду на асноўныя рачныя шляхі, звязвала аддаленыя сельскагаспадарчыя і прамысловыя раёны, мела выключна важнае народнагаспадарчае і абароннае значэнне.

Каардынацыяй аднаўленчых работ на рачным транспарце займаліся органы Наркамата рачнога транспарту БССР: Дняпроўскае і Нёманскае параходствы, Упраўленне па транспартнаму асваенню і эксплуатацыі малых рэк і сектар воднага транспарту ў апараце Дзяржплана пры СНК БССР. Агульная працягласць малых рэк БССР, якія падлягалі транспартнаму асваенню ў 1945 г., склала 9849 км[33]. У бюджэтах абласцей на 1945 г. прадугледжваліся асігнаванні на работы па аднаўленні берагавой гаспадаркі ў памеры да 9 млн руб. Акрамя таго, сельскае насельніцтва прырэчных і прыбярэжных калгасаў на 6 дзён у год прыцягвалася на транспартнае асваенне малых рэк, будаўніцтва дробнатаннажнага флоту, абсталяванне прычалаў і пагрузачна-разгрузачныя работы[34]. Аднаўленнем партоў і вакзалаў займаліся работнікі Днепра-Дзвінскага і Днепра-Бугскага ўпраўленняў Наркамрачфлоту СССР, у складзе якіх ствараліся ваенна-аднаўленчыя атрады. Асноўныя рамонтныя работы праходзілі ў перыяд з верасня 1944 г. па ліпень 1945 г. Расчышчаліся рачныя шляхі Сожа, Прыпяці, Дняпра. Са дна рэк падымаліся затопленыя судны. Уводзіліся ў эксплуатацыю чыгуначныя лініі і станцыйная гаспадарка, водныя шляхі, адбудоўваліся рачныя парты і масты, у тым ліку праз Днепр, Сож, Бярэзіну (было пабудавана больш 3 тыс. мастоў на шашэйных і грунтавых дарогах). Ужо ў 1945 г. Днепра-Дзвінскае суднаходства было адноўлена, хоць канчатковыя работы расцягнуліся да ліпеня 1946 г. Падрыхтаваны да навігацыі Днепра-Бугскі канал, рэгулярна курсіравалі судны паміж Гомелем і Кіевам, Гомелем і Слаўгарадам, Бабруйскам і Барысавам[35].

Пасля вызвалення Беларусі разгарнуліся работы на Гомельскім суднарамонтным заводзе. Ужо ў 1944 г. на заводзе выйшлі з рамонту каля 300 суднаў, было паднята са дна рэк і адноўлена 9 суднаў. Да канца 1945 г. працягласць унутраных водных суднаходных шляхоў зносін, якія эксплуатаваліся, склала 97 % ад даваеннага ўзроўню. Грузаабарот рачнога транспарту агульнага карыстання ў 1945 г. саставіў 69 млн т/км, або 24 % да 1940 г., перавезена грузаў – 531 т, або 32 %, пасажыраабарот – 30 млн пасажыраў/км, або 35 %, перавезена пасажыраў – 361 тыс. чал., або 18 % да 1940 г.[36]

Пасля вызвалення рэспублікі першачарговай задачай стала аднаўленне паветраных ліній, аэрапортаў, арганізацыя рэгулярных палётаў як на тэрыторыі рэспублікі, так і за яе межамі. У гэтай сувязі СНК БССР 2 ліпеня 1944 г. выдаў пастанову аб стварэнні Беларускага ўпраўлення грамадзянскага паветранага флоту (далей – БУГПФ), якое размяшчалася ў Гомелі[37]. Прыводзіліся ў парадак існаваўшыя да вайны аэрадромы: Гомель, Рэчыца, Рагачоў, Крычаў, Хоцімск, Мазыр, Брагін, Камарын і інш. А ў раёнах, якія не мелі аэрадромаў, прыстасоўваліся пляцоўкі для пасадкі самалётаў лёгкага тыпу: Церахоўка, Добруш, Буда-Кашалёва, Лёзна, Сураж, Мсціслаўль, Дрыбін, Лельчыцы і інш. Устанаўліваліся дадатковыя авіяліні па Беларусі: Мазыр – Лельчыцы – Ельск – Нароўля – Мазыр (250 км); Гомель – Лёзна – Гомель (800 км); Крычаў – Чэрыкаў – Прапойск – Краснаполле – Хоцімск – Крычаў (270 км); Лёзна – Сураж – Езярышча – Гарадок – Лёзна (270 км)[38]. У 1945 г. было адноўлена рэгулярнае паветранае паведамленне з Мінска ў Маскву. Кваліфікавана абслугоўваліся ў Мінскім аэрапорце і міжнародныя рэйсы ў Берлін, Прагу, Варшаву і іншыя гарады.

У 1944 г. у Мінскім аэрапорце была ўсталявана наземная радыёстанцыя. Меркавалася, што Аэрафлот выдзеліць БУГПФ 12 самалётаў лёгкага тыпу. Для аднаўлення і расшырэння Мінскага цэнтральнага аэрапорта рабілі прырэзку зямельных участкаў – 22,4 га, адводзілі Слуцкую шашу, пераносілі высакавольтную і тэлефонна-тэлеграфную лініі. На праектаванне і будаўніцтва аэравакзала ў 1945 г. Мінскаму аэрапорту выдзялялася каля 2 млн руб.[39]

Для заахвочвання рабочых на авіятранспарце і стымулявання іх працы рабіліся розныя захады. Так, спецыялістам авіяцыі пры ўмове паступлення на работу ў ГПФ не пазней трох месяцаў пасля дэмабілізацыі ў непарыўны стаж работы залічвалася служба ў частках і злучэннях ВПС і Дальняй авіяцыі ў перыяд Вялікай Айчыннай вайны і ўстанаўлівалася працэнтная надбаўка за выслугу гадоў[40].

У Беларусі паветраны транспарт толькі пачынаў сваё развіццё. На авіятранспарт у дадзены перыяд прыпадала малая доля перавозачных работ. Аб гэтым сведчыць той факт, што грузаабарот паветранага транспарту па СССР складаў толькі 0,06 млрд т/км.

Разам са значнымі поспехамі ў аднаўленні транспарту на заключным этапе Вялікай Айчыннай вайны былі і недахопы. Работы на чыгуначным транспарце вяліся ва ўмовах вострага недахопу будаўнічых матэрыялаў з выкарыстаннем падручных сродкаў. Такія чыгуначныя шляхі не маглі вытрымліваць высокіх хуткасцей, што вымушала абмяжоўваць хуткасць руху цягнікоў. Шматлікія двухкалейныя лініі спачатку былі адноўлены як аднакалейныя і мелі нізкую прапускную здольнасць. На адкрытых для эксплуатацыі рачных шляхах было немагчыма падтрымліваць даваенныя гарантаваныя глыбіні. Рачны флот папаўняўся, як правіла, за кошт рамонту і часам мадэрнізацыі даваенных суднаў. Аўтамабільныя дарогі ва ўмовах вайны аднаўляліся толькі з лёгкім пакрыццём, якое не забяспечвала інтэнсіўнага руху аўтамабіляў, а аэрапорты разлічваліся на старыя тыпы самалётаў. Галоўная цяжкасць першых пасляваенных гадоў заключалася ў тым, што велізарны аб'ём аднаўленчых прац патрабаваў шмат матэрыялаў для аднаўлення, а прамысловасць забяспечыць імі яшчэ не магла. Транспартнікам даводзілася самім наладжваць розныя дапаможныя вытворчасці. Забяспечыць капітальнае аднаўленне ўсёй сеткі шляхоў зносін сіламі толькі транспарту было немагчыма. Рашэнне такой задачы патрабавала сумесных намаганняў дзяржавы і насельніцтва.

Такім чынам, аднаўленне і развіццё транспарту ў першыя пасляваенныя гады развівалася дастаткова хуткімі тэмпамі. На долю чыгуначных перавозак прыпадала каля 70 % усяго грузаабароту. Да канца 1945 г. даўжыня чыгунак Беларусі склала 5,013 тыс. км, унутраных водных суднаходных шляхоў зносін, якія эксплуатаваліся, – 3,6 тыс. км, аўтамабільных дарог з цвёрдым пакрыццём – 11,2 тыс. км[41]. Працягласць аўтамабільных дарог была дастаткова вялікая, аднак менавіта чыгуначны транспарт выконваў найбольш масавыя перавозкі. Да канца вайны транспартная сістэма БССР функцыянавала і забяспечвала ваенныя і народнагаспадарчыя перавозкі. Выкананыя ў ходзе вайны аднаўленчыя работы мелі на мэце ў першую чаргу стварыць умовы для падвозу ўсяго неабходнага да фронту, каб канчаткова разграміць ворага. Як бачым, усё, што было зроблена ў 1944–1945 гг. пры аднаўленні транспарту, з'явілася толькі пачаткам вялікай і складанай аднаўленчай працы, якая з усёй сілай разгарнулася ў пасляваенны час.

[1] Гл.: Народное хозяйство БССР в 1968 г.: Стат. сб. Минск, 1969. С. 304.

[2] Гл.: Экономика Белоруссии в период послевоенного возрождения. Минск, 1988.

[3] Гл.: Железная дорога Беларуси: История и современность. Минск, 2001; Л ы ч Л. М. Аднаўленне і развіццё чыгуначнага транспарту БССР (верасень 1943–1970 гг.). Мінск, 1976; Ё н ж а. Эшалоны бягуць на захад. З гісторыі перавозак на чыгунках Беларусі (верасень 1943 – май 1945). Віцебск, 2005; М а с а л ь с к и й В. Железные дороги Беларуси 1941–1945 гг. // Компас экспедитора и перевозчика. 2001. № 6. С. 38–43.

[4] Гл.: О л е х н о в и ч Г. И. Экономика Беларуси в условиях Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. Минск, 1982. С. 60.

[5] Гл.: Железная дорога Беларуси... Минск, 2001. С. 247.

[6] Гл.: История государства и права Белорусской ССР 1937–1970 гг.: В 2 т. Минск, 1973. Т. 2. С. 243.

[7] Гл.: Марченко И. Е. Трудовой подвиг рабочего класса Белорусской ССР. Минск, 1977. С. 48.
[8] Гл.: Лыч Л. М. Аднаўленне і развіццё чыгуначнага транспарту БССР (верасень 1943–1970 гг.). Мінск, 1976. С. 27.
[9] Гл.: НАРБ. Ф. 1117. Воп. 1. Спр. 14. С. 22.
[10] Гл.: Купрэева Г. П. Дапамога савецкага ўрада і працоўных брацкіх рэспублік у аднаўленні народнай гаспадаркі Беларусі (верасень 1943–1945 г.) // Весці АН БССР. Сер. грамад. навук. 1972. № 2. С. 13–21.
[11] Гл.: Железная дорога Беларуси... С. 246.
[12] Гл.: НАРБ. Ф. 1117. Воп. 1. Спр. 14. С. 57.
[13] Там жа. Спр. 14. С. 82.
[14] Там жа. Спр. 15. С. 19.
[15] Гл.: НАРБ. Ф. 4п. Воп. 29. Спр. 1251. С. 118–119.
[16] Гл.: НАРБ. Ф. 1117. Воп. 1. Спр. 13. С. 7.
[17] Гл.: НАРБ. Ф. 4. Воп. 61. Спр. 89. С. 13–16.
[18] Гл.: НАРБ. Ф. 4п. Воп. 61. Спр. 109. С. 19–22, 62.
[19] Гл.: Народное хозяйство БССР... С. 263–264.
[20] Там жа. С. 267.
[21] Гл.: НАРБ. Ф. 30. Воп. 5. Спр. 52. С. 4.
[22] Там жа. С. 9.
[23] Гл.: НАРБ. Ф. 873. Воп. 1. Спр. 1. С. 82, 91, 93, 116.
[24] Гл.: НАРБ. Ф. 30. Воп. 5. Спр. 52. С. 4.
[25] Там жа. С. 9–18.
[26] Гл.: Экономика Белоруссии в период послевоенного возрождения. Минск, 1988. С. 111.
[27] Гл.: НАРБ. Ф. 30. Воп. 5. Спр. 56. С. 14–15.
[28] Гл.: Экономика Белоруссии... С. 111.
[29] Там жа. С. 115.
[30] Гл.: Народное хозяйство БССР… С. 269.
[31] Гл.: Марченко И. Е. Трудовой подвиг рабочего класса Белорусской ССР. Минск, 1977. С. 50.
[32] Гл.: Народное хозяйство БССР... С. 272.
[33] Гл.: НАРБ. Ф. 4п. Воп. 61. Спр. 143. С. 57–58.
[34] Там жа. С. 8–13.
[35] Гл.: Экономика Белоруссии... С. 122.
[36] Гл.: Народное хозяйство БССР… С. 268.
[37] Гл.: НАРБ. Ф. 1005. Воп. 3. Спр. 2а. С. 14.
[38] Гл.: НАРБ. Ф. 4. Воп. 61. Спр. 89. С. 30–31.
[39] Гл.: НАРБ. Ф. 1005. Воп. 3. Спр. 3. С. 7–8.
[40] Гл.: НАРБ. Ф. 1005. Воп.1. Спр. 1. С. 70.
[41] Гл.: Народное хозяйство БССР... С. 263.

Паступіў у рэдакцыю 20.03.12.

Юлія Віктараўна Кірчук – аспірантка кафедры гісторыі Беларусі новага і навейшага часу. Навуковы кіраўнік – доктар гістарычных навук, прафесар кафедры гісторыі Беларусі новага і навейшага часу У. Ф. Ладысеў.

С. Н. ТЕМУШЕВ

К ВОПРОСУ О ПРИЧИНАХ ПОЛИТИЧЕСКОЙ РАЗДРОБЛЕННОСТИ ДРЕВНЕЙ РУСИ
(как этапе в развитии государственного фиска)

Дается обзор существующих в исторической науке версий о причинах политической раздробленности Древнерусского государства. Особое внимание уделяется критике утвердившейся в советской историографии теории о феодальном характере раздробленности. В качестве важнейшей причины раздробленности предлагается рассматривать эволюцию государственного фиска, что выразилось в утрате Киевом контроля над сбором и распределением доходов со всей территории Древней Руси и перераспределении налогов-дани между центрами отдельных княжеств-земель.

The article provides an overview of the existing views on the causes of political fragmentation of the Kievan Rus'. Author devotes specific attention to the critique of the Soviet historiography's thesis of the feudal nature of the fragmentation of the Kievan Rus'. He regards evolution of the public fiscus as a major cause of the political fragmentation had resulted in the loss of Kievan control over the collection and distribution of income from the entire territory of Kievan Rus' and the redistribution of tribute between the centers of separate principalities.

К числу проблем древнерусской истории, которые требуют переосмысления на современном уровне развития исторической науки, относится определение причин политической раздробленности. Наряду с этим нет устоявшегося мнения о времени начала раздробленности и ее характере (даже в новейших учебных пособиях применительно к древнерусским реалиям XII в. присутствует термин «феодальная раздробленность»). Оценивая историографическую ситуацию, связанную с изучением проблематики причин раздробленности, современный украинский исследователь А. П. Толочко в своей монографии 1992 г. писал: «Как это ни выглядит парадоксальным, во всей обширной литературе, посвященной XII–XIII вв., при самом внимательном чтении мы не найдем работы или хотя бы мнения о том, какие же именно экономические процессы обусловили наступление раздробленности и какие из них определили ее столь очевидное своеобразие»[1]. Нельзя утверждать,